

1998 மே 5]

இணைப்பு-1

[271 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் குறித்த
கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

மாணியக் கோரிக்கை எண் 3

1998-99

I. சாலைப் போக்குவரத்தின் முதன்மை நிலை முக்கியத்துவம்
குறித்த சுருக்கக் குறிப்பு

ஒழுங்கான சாலைப் போக்குவரத்து இல்லையேல் எந்தப் பொருளாதார வளர்ச்சியையும் நாம் எண்ணிக்கூட பார்க்க முடியாது. தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து நடைமுறை அதன் சிறப்பான அமைப்பாலும், எளிதான பயன்பாட்டிற்குட்பட்டதாகவும், நம்பத்தன்மையானதாகவும், விரைவில் சரக்குகளை கொண்டு வரவதாகவும் உள்ளதால் முக்கியத்துவம் அடைந்துள்ளது.

பயணிகள் போக்குவரத்திலும், சரக்குப் போக்குவரத்திலும் முன்பு ரயில் போக்குவரத்து மட்டுமே முக்கிய பங்கு வகித்து வந்தது. தற்போது, சாலைப் போக்குவரத்தில் ஏற்பட்டுள்ள பெரும் வளர்ச்சியால் அந்நிலை மாறி, சாலைப் போக்குவரத்திற்கு முக்கியத்துவம் கிடைத்துள்ளது. மாநிலங்களுக்கிடையே சாலைப் போக்குவரத்தின் மூலம், மூலப்பொருட்கள், உருவாக்கப்பட்ட பொருட்கள் மற்றும் விவசாய உற்பத்திப் பொருட்கள் ஆகியவை கொண்டு செல்லப்படுவது, கடந்த ஆண்டுகளைக் காட்டிலும் பன்மடங்கு அதிகரித்துள்ளது.

[1998 மே 5]

எனவே, தடங்கலற்ற, பாதுகாப்பான, சுகமான பயணத்தை அளிக்கும்பொருட்டு சாலைப் போக்குவரத்தை மேம்படுத்த சட்டம் மற்றும் பிற முறைகளினால் ஆக்க பூர்வமான ஒழுங்குமுறை நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும். இதனையே போக்குவரத்துத் துறை செய்ய விழைகிறது. இத்துறை மேற்கொண்டுள்ள வழிவகைகள் இனிவரும் பக்கங்களில் விவாதிக்கப்பட்டுள்ளன.

II. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் நிர்வாகம்

அ. போக்குவரத்துத் துறையின் செயல்பாடு:

1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் (மத்தியச் சட்டம்) தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் மற்றும் அவற்றின்கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு போக்குவரத்துத் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. இத்துறையின் முக்கிய பணிகள் வருமாறு:—

1. மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல்.
2. போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு அனுமதி மற்றும் தகுதிச் சான்றிதழ் வழங்குதல்.
3. ஓட்டுநர்கள் மற்றும் நடத்துநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல்.
4. மத்திய மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம் மற்றும் அவற்றின்கீழ் இயற்றப்பட்ட பல்வேறு விதிகளைச் செயல்படுத்துதல்.
5. விபத்துக்குள்ளான வண்டிகளைப் பார்வையிட்டு ஆய்வு செய்தல்.
6. மாநிலங்களுக்கிடையிலான போக்குவரத்து குறித்த ஒப்பந்தங்களைக் கலந்து பேசி முடிவு செய்தல்.
7. மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரி மற்றும் கட்டணங்களை வசூல் செய்தல்.
8. விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு, விபத்து குறித்த முதலமைச்சர் நிவாரண நிதியிலிருந்து உதவித் தொகை அளித்தல்.
9. சாலைப் பாதுகாப்பு குறித்து ஆலோசனை வழங்குதல்.

1998 மே 5]

ஆ. அமைப்பு முறையும் நிர்வாகமும்:

போக்குவரத்து துறை இந்திய ஆட்சிப் பணி பதவி முதுநிலையில் (ஐ.ஏ.எஸ்.) உள்ள போக்குவரத்து ஆணையாளரின் தலைமையில் செயல்படுகிறது. அவருக்கு உதவியாக, மூன்று போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர்களும், ஏனைய அதிகாரிகளும் பணிபுரிகின்றனர். போக்குவரத்து ஆணையாளரே, மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமும் ஆவார். இம்மாநிலம் புவியியல் ரீதியாக ஆறு மண்டலங்களாக, அதாவது சென்னை, சேலம், கோயம்புத்தூர், திருச்சி, மதுரை, திருநெல்வேலி என்று பிரிக்கப்பட்டு செம்மையான நிருவாகத்திற்காக ஒவ்வொரு மண்டலமும் ஒரு துணைப் போக்குவரத்து ஆணையரின் தலைமையின் கீழ் இயங்கி வருகிறது. இந்த மண்டலங்கள் மேலும் வட்டாரங்களாகவும், பகுதிகளாகவும் பிரிக்கப்பட்டு அவை முறையே வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் மற்றும் மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்களால் நிருவகிக்கப்படுகின்றன. சென்னை, சேலம் ஆகிய இரு மண்டலங்களும் மிகப்பெரிய அளவில் இருப்பதால், அவ்விரு மண்டலங்களில் இருந்து சில வட்டாரங்களைப் பிரித்து, ஒருங்கிணைத்து விழுப்புரத்தில் ஒரு புதிய மண்டலம் ஏற்படுத்தப்படவுள்ளது. இந்த ஆண்டில் 12 புதிய பகுதி அலுவலகங்கள், குடியாத்தம், பெருந்துறை, வள்ளியூர், சங்கரன் கோவில், திருச்செந்தூர், உத்தம்பாளையம், சிவகாசி, அவிநாசி, சத்தியமங்கலம், காங்கேயம், கூடலூர் மற்றும் அரூர் ஆகிய இடங்களில் ஏற்படுத்தப்படவுள்ளன. வளசரவாக்கம் மற்றும் மேட்டுப்பாளையம் ஆகிய இடங்களில் உள்ள பகுதி அலுவலகங்கள் 1998-99 ஆம் ஆண்டில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களாக உயர்த்தப்படவுள்ளன. இத்தகைய நடவடிக்கைகளினால் பொதுமக்கள் அவர்கள் வாழும் இடங்களுக்கு அருகிலேயே பணியை முடித்துக்கொள்ள உதவிகரமாக அமையும்.

மாவட்ட அளவில் மாவட்ட ஆட்சியர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமாகவும், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் செயலாளராகவும் செயல்படுகின்றனர்.

சென்னையிலுள்ள மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் ஒன்று, மாவட்ட முதுநிலை நீதிபதி பதவித் தரத்தில் உள்ள நீதித் துறை தலைமை அலுவலர் தலைமையில் இயங்கி வருகிறது. இந்த நடுவர் மன்றம், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் மற்றும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள் ஆகியவற்றின்

[1998 மே 5]

ஆணைகளுக்கு எதிராக, தாக்கல் செய்யப்படும் மேல்முறையீடுகளையும், மறு ஆய்வு மனுக்களையும் விசாரிக்கும்.

போக்குவரத்துத் துறையில் ஒரு சட்டப் பிரிவினை (லீகல் செல்) ஏற்படுத்த அரசு முடிவெடுத்துள்ளது. இதனால் பல்வேறு நீதிமன்றங்களில் நிலுவையில் உள்ள வழக்குகளைத் துரிதமாக முடிக்க ஏதுவாக இருக்கும். இந்த ஆண்டு 10 கேஸ்ட்ராக் கருவிகள் மற்றும் 100 கேஷ் டிராயர் ஆகியவைகளையும் வாங்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது. வேலூர், இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி, தருமபுரி, தஞ்சாவூர் மற்றும் காஞ்சிபுரம் ஆகிய 6 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் டிரைவிங் ரேஞ்சு (Testing Track) அமைக்கவும், திருநெல்வேலியில் துணைப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கான கட்டடமும் மற்றும் திண்டுக்கல், கரூர், பொள்ளாச்சி, திருச்சிராப்பள்ளி மற்றும் விழுப்புரம் ஆகிய வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கான கட்டடங்களையும் இந்த ஆண்டில் கட்ட நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது.

போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு வரும் பொதுமக்கள் அமருவதற்காக ரூ. 7 இலட்சம் செலவில் நாற்காலி மற்றும் பெஞ்சுகள் வாங்குவதற்காக அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. சோதனைச் சாவடிகள் அனைத்தும் மாநிலத்தின் எல்லைகளில் முக்கிய இடங்களில் அமைந்துள்ளன. இந்த சோதனைச் சாவடிகள், மாநிலங்களுக்கிடையில் வண்டிகளின் போக்குவரத்தைக் கண்காணித்துச் சோதனையிடுதல், வரி வசூல் செய்தல் முதலியவற்றில் முக்கியப் பணியாற்றுகின்றன.

தலைமையிடத்தில் போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் ஒருவரைக் கொண்டும், மண்டலப் போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர்களின் நிருவாகக் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் உள்ள அறு மண்டலங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்களைக் கொண்டும் (செயலாக்கம்) ஒரு செயலாக்கப் பிரிவு இயங்குகிறது.

மாநிலப் போக்குவரத்து ஆணையர் அலுவலகத்தில் தலைமைக் கணக்குகள் அலுவலர் மேற்பார்வையில் துறைத் தணிக்கைக் குழு ஒன்று செயல்படுகிறது. மண்டல அலுவலகங்கள் ஒவ்வொன்றிலும் இப்பணிகளை, உதவித் தணிக்கை அலுவலர்கள் கவனித்து வருகின்றனர்.

1998 மே 5]

இ. தமிழ்நாட்டில் சாலைகளில் வண்டிப் போக்குவரத்து பணிகளும் அவற்றின் வளர்ச்சியும்

நமது மாநிலத்தில் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை, நாளுக்கு நாள் கணிசமாக அதிகரித்து வருகின்றன. இதனைக் கீழ்க்கண்ட விவர அறிக்கையின் மூலம் அறியலாம்:-

ஆண்டு	போக்குவரத்து வண்டிகள்	போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகள்	மொத்தம்
(1)	(2)	(3)	(4)
1995	2,80,512	21,42,936	24,23,448
1996	2,83,404	24,88,442	27,71,846
1997	3,09,817	28,72,002	31,81,819
1998 (31-12-1997 ஆம் நாள் வரையில்)	3,35,667	31,65,494	35,01,161

(1) பயணிப் பேருந்துகள்:

ஏற்கெனவேயுள்ள பேருந்துப் பணிகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிப்பது, தொலைதூர கிராமங்களுக்குப் போதிய பேருந்து வசதிகளை அளிப்பது ஆகிய பயனுள்ள பணிகளை அரசு மேற்கொண்டு வருகிறது. தற்போது இம்மாநிலத்தில் 22,845 பயணிப் பேருந்துகள் உள்ளன. அவற்றில் 17,130 பேருந்துகள் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குச் சொந்தமானவை, மீதமுள்ள 5,715 பேருந்துகள் தனியார் பேருந்துகளாகும். 1-4-1998 முதல் பேருந்துக் கட்டணம் திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளது. பொதுமக்களின் நலனைக் கருத்தில் கொண்டு இம்மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயக்கும் நெடுந்தொலைவு செல்லும் சொகுசுப் பேருந்துகளில் பொதுமக்கள் பிரயாணம் செய்வதற்கு வசதியாக இருக்கைகளுக்கு இடையே அதிக இடைவெளி விட்டு இருக்கைகள் அமைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது.

(2) சரக்கு வண்டிகள்:

மாநிலம் மற்றும் நாடு முழுவதிலும் சரக்கு வண்டிகள் இயக்கப்படுவதற்கு அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. தற்போது

[1998 மே 5]

இம்மாநிலத்தில் 1,62,144 சரக்கு வண்டிகள் உள்ளன. அவற்றில், தேசிய அனுமதி பெற்றுள்ள சரக்கு வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 28,221 ஆகும்.

(3) ஒப்பந்த வண்டிகள்:

(i) ஆம்னி பேருந்துகள்:

31-12-97 நிலவரப்படி, மாநில அனுமதியுடன் 299 ஆம்னி பேருந்துகள் இயங்குகின்றன. அதோடு, அனைத்து இந்திய அனுமதியுடன் 132 ஆம்னி பேருந்துகள் இயங்குகின்றன.

(ii) வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மோட்டார் கேப்) மற்றும் பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மேக்ஸ் கேப்):

வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் மற்றும் பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டி இருக்கைகளின் எண்ணிக்கைகள் முறையே 5+1 மற்றும் 12+1 ஆகும். 31-12-97 அன்றுள்ளபடி அவற்றின் எண்ணிக்கை பின்வருமாறு:—

1. மாநிலம் முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் ..	22,042
2. அனைத்து இந்திய அனுமதி பெற்ற வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் ..	2,867
3. மாநிலம் முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் ..	13,345
4. அனைத்து இந்தியா முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் ..	537
5. மாநகரங்கள் மற்றும் நகரங்களிலும் இயக்கப்படும் வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் ..	1,267

(iii) ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்:

31-12-97 நிலவரப்படி இம்மாநிலத்தில் 80,089 ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் இயங்குகின்றன. இவற்றில் சென்னை மாநகரில் மட்டும் 35,072 ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் இயங்குகின்றன. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் மக்களுக்கு பயன்தரும் முறையில் ஒடுவதற்கு அரசு பல வழிமுறைகளை நடைமுறைப்படுத்தியுள்ளது. இதனால் பலரும் திருப்தி அடைந்துள்ளனர். இதற்காக ஒரு உயர்மட்டக்குழு அமைக்கப்பட்டு செயல்பட்டு வருகின்றது.

1998 மே 5]

அதுமட்டுமின்றி, பல வட மாநிலங்களில் மக்களால் பெரிதும் விரும்பப்படும், 5 இருக்கைகள் கொண்டு மசலில் ஓடக்கூடிய ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களை தமிழ்நாட்டில் அறிமுகம் செய்ய அரசு பரிசீலித்து வருகிறது.

III. மாநிலங்களுக்கிடையேயான போக்குவரத்து ஒப்பந்தங்கள்:

ஒரு முனை வரி அல்லது சலுகை வரி விதித்தல் என்ற அடிப்படையில் மாநிலங்களுக்கிடையே ஒப்பந்தங்கள் செய்யப்படுகின்றன. ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட எண்ணிக்கையின்படி சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் மற்றும் பயணிப் பேருந்துகள் மாநிலங்களுக்கிடையே தடையின்றி இயங்க இவ்வொப்பந்தங்கள் வகை செய்கின்றன. அண்டை மாநிலங்களான கர்நாடகம், ஆந்திரப்பிரதேசம், கேரளம் மற்றும் பாண்டிச்சேரி ஆகிய மாநிலங்களுடன் தமிழ்நாடு ஒப்பந்தங்கள் செய்துள்ளது. மாநிலங்களுக்கிடையேயான ஒப்பந்தங்களின்படி, ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட சரக்கு வண்டிகள் மற்றும் ஒப்பந்த வண்டிகளின் எண்ணிக்கை விவரங்கள் வருமாறு:

	சரக்கு வண்டிகள்		ஒப்பந்த வண்டிகள்	
	பொது வண்டிகள்	தனியார் வண்டிகள்	கூற்றுலா வாடகை வண்டிகள்	வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்
தமிழ்நாடு - ஆந்திரா	10,000	..	400	..
ஆந்திரா - தமிழ்நாடு	10,000	..	400	..
தமிழ்நாடு - கர்நாடகம்	5,000	150	100	200
கர்நாடகம் - தமிழ்நாடு	5,000	150	100	200
தமிழ்நாடு - கேரளம்	2,500	200	350	500
கேரளம் - தமிழ்நாடு	2,500	200	350	500
தமிழ்நாடு - பாண்டிச்சேரி	3,000	வரம்பு ஏதுமில்லை	வரம்பு ஏதுமில்லை	வரம்பு ஏதுமில்லை
பாண்டிச்சேரி - தமிழ்நாடு	300	வரம்பு ஏதுமில்லை	வரம்பு ஏதுமில்லை	வரம்பு ஏதுமில்லை

தமிழ்நாடு, கேரளம் மாநிலங்களின் அமைச்சர்களுக்கிடையேயான பேச்சுவார்த்தை நவம்பர் 1997-ல் நடைபெற்றது. பயணிப் பேருந்துகளை

[1998 மே 5]

மேலும் இயக்குவதற்கும், மாநிலங்களுக்கிடையேயான சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்த வண்டிகளை அதிகப்படுத்துவதற்கும் ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டுள்ளது. மாநிலங்களுக்கிடையே ஏற்பட்டுள்ள ஒப்பந்தத்தில் வரைவு அறிக்கை விரைவில் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

இதேபோல் அரசு கர்நாடக மாநிலத்துடன் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ள ஒப்பந்தங்களை மறு ஆய்வு செய்து ஒரு இணக்கமான புதிய ஒப்பந்தத்தை ஏற்படுத்த கலந்தாலோசித்து வருகிறது.

IV. பயணிப் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்குதல்:

பயணிப் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை 1967 ஆம் ஆண்டு வகுக்கப்பட்டது. எனவே, நாட்டுடைமையை விரைவில் செயல்படுத்தும் வகையில், 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் வைத்திருந்த தனியார் உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள், 1971 ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்கீழ் கையகப்படுத்தப்பட்டன.

ஐந்து ஆண்டு கால அளவிற்குள் அனைத்துப் பயணிப் பேருந்துகளையும் நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையினை 1972 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் திங்களில் அரசு அறிவித்தது. இந்த நோக்கத்தை எய்துவதற்காக தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) (தமிழ்நாடு சட்டம் 12/73) கொண்டு வரப்பட்டது. எனினும், 1976 ஆம் ஆண்டுக்கு பின்னர், நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையில் மாற்றம் ஏற்பட்டது. நெடுங்காலமாகக் குறைந்த எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை இயக்கி வரும் சிறு உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து பேருந்துகளை இயக்க அனுமதிக்கப்படலாம் என முடிவு செய்யப்பட்டது.

1984 ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம் 17/1984) கொண்டு வரப்பட்டது. ஐந்து அல்லது அதற்குக் குறைவான பயணிப் பேருந்து அனுமதிகளை வைத்திருக்கும் சிறு உரிமையாளர்கள் மேற்சொன்ன சட்டத்திலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டனர்.

வழித்தடத் திட்டத்திற்கு ஒப்புதல் அளிக்கும்போது, குறிப்பாக அனுமதிக்கப்பட்ட தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தவிர, பிற

1998 மே 5]

உரிமையாளர்கள், தங்களது பேருந்துகளை, முற்றிலும் அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட வழித்தடங்களில், ஏற்கெனவே அவற்றின் வழியாகச் செல்லும் (Over lapping) வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க இயலாது என்று 1987 ஆம் ஆண்டில் உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பின் காரணமாக பெரும்பாலான தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தங்களது பேருந்துகளை இயக்க இயலாத நிலை ஏற்பட்டது. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களிடம் போதுமான பேருந்துகள் இல்லை. இதனால் பேருந்துகளுக்குத் தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டது. சிறு தனியார் போக்குவரத்து உரிமையாளர்களுக்கு தடை விதித்ததால் ஏற்பட்ட இடைவெளியை நிரப்ப இயலவில்லை. இந்நிலையைச் சமாளிக்க 1987 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித் துறைகள்) சட்ட முன்வடிவை அரசு கொண்டுவந்தது. இச்சட்டமுன்வடிவு, புதிய உரிமையாளர்களுக்கு அனுமதிகள் வழங்கவும், வரைவுத் திட்டங்கள் மற்றும் ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்டங்களின்கீழ் வரும் வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கும் சிறு உரிமையாளர்கள் அனுமதிகளைப் புதுப்பித்தல், அனுமதி நிபந்தனைகளை மாற்றியமைத்தல் ஆகியவற்றிற்கு வகை செய்தது. 1989 மார்ச் மாதத்தில் அச்சட்டமுன்வடிவிற்குக் குடியரசுத் தலைவரின் இசைவு பெறப்பட்டது. அதற்குள்ளாக, அரசு மாறியது. ஒப்புதல் பெற்ற சட்டமுன்வடிவை வெளியிடுவதில்லை என புதிய அரசு முடிவு செய்தது. எனவே, அவசரச் சட்டம் ஒன்றைப் பிறப்பித்ததன் மூலம் இசைவு பெறப்பட்ட மேற்சொன்ன சட்டமுன்வடிவை அரசு ரத்து செய்தது. பின்னர் அந்த அவசரச் சட்டம், ரத்து செய்யப்பட்டு அதற்குப் பதிலாக 6/1991 என்ற தமிழ்நாட்டுச் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. அரசின் மாற்றத்தினை ஒட்டி அவ்வரசின் கொள்கை புதுப்பிக்கப்பட்டது. அப்போது இயங்கி வந்த தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பேருந்துகளைத் தொடர்ந்து இயக்க அனுமதிப்பது என அவ்வரசு முடிவு செய்தது. அதற்கிணங்க 1992 ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித் துறைகள்) சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம் 41/1992) இயற்றப்பட்டது.

இச்சட்டம்:

1. ஏற்கெனவே ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வந்த தனியார் உரிமையாளர்கள் அதே வழித்தடங்களில் அதே பயணத் தொலைவில் மட்டும் தொடர்ந்து பேருந்துகளை இயக்க அனுமதி அளிக்கவும்;

[1998 மே 5]

2. தனியார் உரிமையாளர்கள் அனுமதியின் நிபந்தனைகளுக்கு மாறுதல் கோரினால், அனுமதிக்கப்பட வேண்டும் எனவும் (இது வரையறுக்கப்படவிருக்கும் நிபந்தனைகளுக்கு உட்பட்டு இருக்க வேண்டும்).

3. ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடங்களில் தனியார் உரிமையாளர்களுக்குப் புதிய அனுமதி வழங்குதலுக்குத் தடை விதிக்கவும் வகை செய்கிறது.

மேற்கூறிய சட்டத்திற்கு, தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித் துறைகள்) விதிகள், 1995 மே திங்களில் உருவாக்கப்பட்டன. சிறிய தனியார் பயணிப் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தாங்கள் வைத்துள்ள அனுமதிகளைப் புதுப்பிக்கவும், அனுமதிக்கான நிபந்தனைகளை மாற்றுவதற்கு விண்ணப்பிக்கவும் இவ்விதிகள் வகை செய்தன. மேற்கூறிய சட்டத்தில் வழங்கப்பட்ட அனுமதிக்கான நிபந்தனைகளுக்கு சில மாறுதல்களை தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித் துறைகள்) சட்டம், 1996 (தமிழ்நாடு சட்டம் 19/96)-ன்படி ரத்து செய்யப்பட்டது.

எனவே, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும், பகுதித் திட்டத்தை வெளியிட முடிவு செய்யப்பட்டது. தனியார் உரிமையாளர்கள், புதிய அனுமதிக்கு விண்ணப்பிப்பதைத் தடுப்பதற்காக மட்டுமல்லாமல் புதிய அனுமதிகள் வேண்டி விண்ணப்பிப்பதற்காக அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை அனுமதிப்பதற்காகவும் இம்முடிவு மேற்கொள்ளப்பட்டது. ஏற்கெனவே பகுதித் திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்படும் சென்னை, கன்னியாகுமரி, நீலகிரி ஆகிய மாவட்டங்கள் நீங்கலாக எஞ்சியிருந்த மாவட்டங்களுக்கும் பகுதித் திட்டங்களுக்கு ஒப்புதலளிக்கப்பட்டு 24-5-1995 அன்று தமிழ்நாடு அரசிதழில் வெளியிடப்பட்டது. இத்திட்டத்தின்படி, அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட மாவட்டங்களில் உள்ள புதிய வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மட்டும் இயக்கலாம்.

IV (A) போக்குவரத்து வசதியில்லாத கிராமங்களுக்கு சிறு பேருந்துகள்:

தமிழக அரசு, தமிழ்நாட்டில் போக்குவரத்து வசதியில்லாத கிராமங்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்கும் பொருட்டு சிறு பேருந்துகளை இயக்குவதற்குத் தனியாருக்கு அனுமதியளிக்கத் தீர்மானித்துள்ளது. இதன்படி அதிகபட்சமாக 16 கி.மீ. தூரத்திற்கும் அதில் ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடத்தில் 1 கி.மீ. தூரம் வரை இயக்கவும், அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது.

1998 மே 5]

மேற்படி அரசின் கொள்கையை நிறைவேற்றும் பொருட்டு 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டம் பிரிவு 102-க்கு சென்னை நீங்கலாக ஏனைய மாவட்டங்களுக்கான பகுதித் திட்டத்திற்கு தக்க, மாற்றம் செய்யப்பட்டது. அதன்படி போக்குவரத்து வசதியில்லாத சிறு கிராமங்களுக்கு சிறு பேருந்துகளை (சென்னையைத் தவிர மற்ற மாவட்டங்களில்) அதிகபட்சமாக 16 கி.மீ. தூரம் இயக்க மோட்டார் வாகனச் சட்டம் 1988-ன்படி தனியாருக்கு அனுமதி அளிக்க, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு அரசு அனுமதியளித்து ஆணை வெளியிட்டது. அச்சிறு பேருந்துகளுக்கு வரி ரூ. 180-ம், 25 சதவீதம் உபரி வரியாக அரசு விதித்துள்ளது.

தற்போது மாவட்ட ஆட்சியர்களால் (RTA) தனியார் ஊர்தி உரிமையாளர்களிடமிருந்து விண்ணப்பங்கள் பெறப்பட்டு சிறு பேருந்து இயக்குவதற்கு அனுமதி வழங்குவதற்கான பணி நடைபெற்று வருகிறது. தனியார் ஊர்தி உரிமையாளர்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட விண்ணப்பங்கள் மாவட்ட ஆட்சியர்களின் ஆலோசனையில் உள்ளது. இது சம்பந்தமான பணிகள் முன்னேற்றத்தில் உள்ளன. சிறு பேருந்துகள் 1998 ஆம் ஆண்டு மே மாதம் முதல் இயங்கும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

15-4-98 நிலவரப்படி மாவட்ட வாரியாக சிறு பேருந்துகள் இயக்க பெறப்பட்ட விண்ணப்பங்கள், வழங்கியுள்ள அனுமதிகள் ஆகியவை வருமாறு:

வரிசை எண்	மாவட்டத்தின் பெயர்	பெறப் பட்ட விண்ணப் பங்கள்	திருப்பப் பட்ட / மறுக்கப்பட்ட விண்ணப் பங்கள்	வழங்கப் பட்ட அனுமதிகள்	ஆய்வில் உள்ள விண்ணப்ப பங்கள்
		(3)	(4)	(5)	(6)
1.	கடூர்	25	..	17	8
2.	காஞ்சீபுரம்	13	6	5	2
3.	நாமக்கல்	35	..	8	27
4.	வேலூர்	81	63	..	18
5.	திருவாரூர்	30	11	2	17
6.	தஞ்சாவூர்	27	14	4	9

[1998 மே 5]

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
7.	நாகப்பட்டினம்	28	..	..	28
8.	திருவண்ணாமலை	18	..	..	18
9.	திருவள்ளூர்	17	4	..	13
10.	தருமபுரி	15	..	..	15
11.	சேலம்	14	4	..	10
12.	திருச்சி	12	..	..	12
13.	பெரம்பலூர்	9	..	..	9
14.	கடலூர்	7	..	..	7
15.	திண்டுக்கல்	7	..	..	7
16.	புதுக்கோட்டை	5	..	..	5
17.	சிவகங்கை	5	..	..	5
18.	கோயம்புத்தூர்	25	6	4	15
19.	விழுப்புரம்	2	..	..	2
20.	மதுரை	1	..	..	1
21.	திருநெல்வேலி	1	1	..	..
22.	ஈரோடு	6	..	..	6
23.	விருதுநகர்	..	..	..	..
24.	இராமநாதபுரம்	..	..	..	..
25.	நீலகிரி	..	..	..	..
26.	தூத்துக்குடி	..	..	..	..
27.	கன்னியாகுமரி	..	..	..	..
28.	தேனி	..	..	..	..
மொத்தம்		383	109	40	234

1998 மே 5]

V. சென்னை மாநகரில் இயக்கப்படும் பயணிப் பேருந்துகளை சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதிகளுக்கும் விரிவாக்குதல்:

அரசுப் போக்குவரத்து கழகங்கள், சென்னை மாநகரிலும் சென்னை மாநகரில் ஒரு பயண முடிவிடத்தைக் கொண்டு நகரப் பேருந்துகள் இயக்கப்படும் பகுதிகளிலும் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்கின. அவ்வழித்தடம் 24 கிலோ மீட்டருக்கு மேற்படக் கூடாது. மக்கள் தொகை அதிகரித்ததன் காரணமாக சென்னை, பெருநகரப் பகுதி விரிவுபடுத்தப்பட்டுள்ளது. விரிவுபடுத்தப்பட்ட இப்பகுதிகளில் வாழும் மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவையை நிறைவு செய்ய வேண்டியது அவசியமெனக் கருதப்பட்டது. அதன்படி, அரசு 14-10-1996-லிருந்து முன்னர் ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்டத்தை மாற்றியமைத்து விரிவுபடுத்தப்பட்ட இப்பகுதிகளுக்கும் பயணிப் பேருந்துப் பணிகளை நீட்டித்து அறிவிக்கை ஒன்றை வெளியிட்டது.

VI. வரி விதிப்பு:

(1) வரி விதித்தல்:

1974 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின்படி மோட்டார் வண்டிகளுக்கு வரி விதிக்கப்படுகிறது.

பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கான வரி அவற்றில் உள்ள இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் விதிக்கப்படுகிறது. சுமை ஏற்றுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட எடை அளவின் அடிப்படையில் சுரக்கு வண்டிகளுக்கு வரி விதிக்கப்படுகிறது. மோட்டார் கார்களுக்கும் போக்குவரத்து அல்லாத ஏனைய வண்டிகளுக்கும் சுமை ஏற்றப்படாத போது உள்ள எடை அளவின் அடிப்படையிலும் மோட்டார் சைக்கிள் இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு அவற்றின் எந்திரங்களின் (சிசி) திறன் (cubic capacity) அடிப்படையிலும் வரி விதிக்கப்படுகிறது. 1-4-1989 அன்றும் அதற்குப் பின்வரும் நாட்களில் பதிவு செய்யப்பட்ட இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு ஆயுட்கால வரி கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது. இரண்டு சக்கர வண்டி உரிமையாளர்கள் இதனால் பயன் அடைந்துள்ளனர். அவர்கள் தற்போது வரி செலுத்துவதற்காக ஒவ்வொரு ஆண்டும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் துணை கருவூலங்களுக்கும் செல்ல வேண்டியதில்லை.

[1998 மே 5]

50 சிசி திறன் வரையில் உள்ள இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு சாலை வரி செலுத்துவதிலிருந்து விலக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

ஆட்டோ-ரிக்ஷா, சுற்றுலா மோட்டார் வாடகை வண்டி மற்றும் மோட்டார் வாடகை வண்டி ஆகியவைகளுக்கு அனுமதி வழங்கும்போதோ, அவற்றின் அனுமதி புதுப்பிக்கும் போதோ 5 வருடங்களுக்கான வரி விதிக்கும் முறை 1-4-97 முதல் நடைமுறைக்கு வந்துள்ளது. இதனால் ஒவ்வொரு காலாண்டுக்கும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் செல்வது தவிர்க்கப்பட்டுள்ளது.

இந்த ஆண்டு முதல் 'ஆயுட்கால வரி' புதிதாக பதிவு செய்யப்படும் இலேசான ரக நான்கு சக்கர வண்டிகளுக்கும் கட்டாயமாக்கப்படும். இதன் மூலம் மோட்டார் வாகன உரிமையாளர்கள் ஆண்டுதோறும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் செல்லத் தேவையில்லை.

இந்த ஆண்டு, ஆம்னி பேருந்துகளுக்கு இருக்கை ஒன்றிற்கான காலாண்டு வரி ரூ. 1500-ல் இருந்து ரூ. 2000-ஆக உயர்த்தப்படும்.

தற்போது நடைமுறையிலுள்ள வரிகள் பற்றிய விவரங்கள் இணைப்பில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

(2) வரி வசூலித்தல்:

வரி வசூலித்தல் போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கியமான பணியாகும். வரி மற்றும் கட்டணத் தொகைகளை விரைவாகச் செலுத்த ஏதுவாக அவற்றைச் செலுத்துமிடங்களில் (Counters) ரொக்கத் தொகை கணக்கிடும் எந்திரங்கள் (Cash Trac Machines) 40 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் மற்றும் 30 பகுதி அலுவலகங்களுக்கும் அனைத்துச் சோதனைச் சாவடிகளுக்கும் வழங்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொருவரும் வரி செலுத்துவதற்குச் சலுகை அளிக்கப்பட்ட கால அளவான ஏப்ரல் முதல் தேதியிலிருந்து 10-ம் தேதி வரை போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகளுக்குரிய வரியை வரி செலுத்துவோரின் வசதிக்காக சென்னை மாநகரிலுள்ள சில முக்கிய இடங்களில் கூடுதலாக அமைப்புகள் ஏற்படுத்தப்படுகின்றன. சென்னை மற்றும் பிற மாவட்டங்களில் போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகளுக்குரிய வரியைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு சில வங்கிகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

1998 மே 5]

(3) வரி வருவாய்

மாநில அரசுக்குப் பெருவாரியான வருவாய் பெற்றுத் தரும் துறைகளில் போக்குவரத்து துறையும் ஒன்றாகும்.

இத்துறையால் ஈட்டப்படும் வருவாய் ஆண்டுதோறும் அதிகரித்து வருகிறது. வரிகள் மற்றும் கட்டணங்கள் ஆகியவற்றின் மூலம் கடந்த 3 ஆண்டுகளில் இத்துறை ஈட்டிய மொத்த வருவாய் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு:

ஆண்டு	ரூபாய் (கோடியில்)
1995-96	391
1996-97	425
1997-98	462
(திருத்திய மதிப்பீடு)	

இத்துறையின் நிர்வாகத்திற்காக செலவு செய்யப்படும் தொகை, கிட்டத்தட்ட ரூ. 13.50 கோடி ஆகும். இது வருவாயில் 3.17 சதவீதம் ஆகும்.

VII. சாலை பாதுகாப்பு

போக்குவரத்து துறையின் மூலம் கவனிக்கப்பட்டு வரும் முக்கியமான பணிகளில் சாலை பாதுகாப்பும் ஒன்றாகும். விபத்துக்களைத் தடுத்து, பொதுமக்களின் விலை மதிப்பற்ற உயிர்களைக் காப்பதற்காக மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் மற்றும் அதிலடங்கும் விதிகளைத் தீவிரமாக செயல்படுத்தி சாலைப் பாதுகாப்பை உறுதி செய்வது அரசின் பெரு முயற்சியாக இருந்து வருகிறது.

ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்குவதற்கான நடைமுறைகளைக் கடுமையானவையாக்குதல், தானியங்கி சைகை விளக்குகள் பொருத்துதல், ஒருவழிப் போக்குவரத்தை ஏற்படுத்துதல், நான்கு பிரிவுப் பாதைப் போக்குவரத்திற்கு வகை செய்தல், குடிபோதையில் வண்டிகள் ஓட்டுவதைத் தடை செய்தல், ஆபத்து மற்றும் அபாயகரமான பொருள்கள் ஏற்றிச் செல்லும் வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களுக்கு சிறப்புப் பயிற்சி அளித்தல், சாலை பாதுகாப்புக் குழு, மாவட்ட சாலைப் பாதுகாப்புக் குழுக்கள்

[1998 மே 5]

ஆகியவற்றை ஏற்படுத்துவதன் மூலம், மக்களிடம் விழிப்புணர்வை உருவாக்குதல் ஆகியவை உள்ளிட்ட பல நடவடிக்கைகளை அரசு எடுத்துள்ளது. சாலைப் பாதுகாப்பு விதிகளை அமுல்படுத்தி விபத்துக்களை தடுக்க நடவடிக்கை மேற்கொண்டு ஆலோசனைகள் கூற உள்துறை செயலாளர் அவர்கள் தலைமையில் குழு அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

சாலை விபத்துக்கள் மற்றும் சாலை விபத்துக்குள்ளானவர்கள் பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

வகைகள்	1995		1996		1997	
	விபத்துக்கள்	நபர்கள்	விபத்துக்கள்	நபர்கள்	விபத்துக்கள்	நபர்கள்
இறப்பு	7974	8773	8079	9028	7947	8755
படுகாயம்	4440	6380	4474	7333	4542	6567
சிறுகாயம்	21661	31922	22151	31198	23362	34010
காயம்						
அல்லாதவை	7610	..	7493	..	8352	..
மொத்தம்	41685	47075	42197	47559	44203	49332

போக்குவரத்து விதிகளை ஒட்டுநர்கள் பின்பற்றாததாலும் அன்னாரது கவனக் குறைவாலும், சாலையைப் பயன்படுத்துபவர்களின் அலட்சியத்தாலும் சாலையில் ஓடும் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மிக அதிக எண்ணிக்கையில் அதிகரித்துள்ளதாலும், விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துள்ளது.

சாலை விபத்துக்களில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு இழப்பீடு வழங்குவதற்கு 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் வகை செய்கிறது.

விபத்து எளிதில் நிகழக்கூடிய பகுதிகளில்/மண்டலங்களில் அவற்றைத் தவிர்ப்பதற்காக தேசிய மற்றும் மாநில நெடுஞ்சாலைகளில் மேம்பாடுகளைச் செய்வதற்கான சிறப்புத் திட்டத்திற்கு அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இப்பணி ரூ. 11.60 கோடி மதிப்பீட்டுச் செலவில் 3 ஆண்டுகளில் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. 1997-98 ஆம் ஆண்டில் இதற்காக அரசு ரூ. 4.00 கோடி அனுமதித்துள்ளது.

1998 மே 5]

அ. ஆபத்தான மற்றும் அபாயகரமான தீங்கு விளைவிக்கத்தக்க பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லும் வண்டிகள்:

ஆபத்தான மற்றும் அபாயகரமான தீங்கு விளைவிக்கத்தக்க பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லும் வண்டிகள் விபத்துக்குள்ளாவதற்கு அதிக வாய்ப்புள்ளது. இந்த வண்டிகளால் ஏற்படும் விபத்துக்கள் சில வேளைகளில் மிகப் பெரும் அழிவை ஏற்படுத்தலாம். இதிலுள்ள ஆபத்துக்களை உணர்ந்துதான் அத்தகைய வண்டிகளை ஓட்டும் ஓட்டுநர்களுக்கு குறைந்தபட்சக் கல்வித் தகுதியை மத்திய அரசு நிர்ணயித்துள்ளது. ஆபத்தான மற்றும் தீங்கு விளைவிக்கத்தக்க பொருள்களை எடுத்துச் செல்வதில் ஏற்படக்கூடிய ஆபத்துக்களை தவிர்க்கும் பொருட்டு ஓட்டுநர்கள் கண்டிப்பாக சிறப்பு பயிற்சி பெற வேண்டும் என்ற கொள்கை வலியுறுத்தப்படுதல் வேண்டும். மேலும், ஆண்டுதோறும் அவர்கள் நினைவுகூர் பயிற்சியையும் பெற வேண்டும். அத்தகைய பயிற்சி வகுப்புகளை, எண்ணெய் நிறுவனங்கள், சென்னையிலுள்ள சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், இந்திய இழப்புத் தடுப்புச் சங்கம் மற்றும் பல்வேறு அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களும் நடத்துகின்றன.

ஆ. வேகம்:

ஆபத்தான மற்றும் தீங்கு விளைவிக்கக்கூடிய பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லும் சரக்கு வண்டிகளின் அதிக அளவு வேகக் கட்டுப்பாடு மணிக்கு 45 கிலோ மீட்டர் என்று இலக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது.

அத்தகைய வண்டிகளை அடையாளம் கண்டுகொள்ளும் வகையில், அந்த வண்டிகள் முழுவதும் சிகப்பு நிறத்தில வண்ணம் பூசப்பட வேண்டும் என்ற ஒரு நிபந்தனையை வரையறுத்து அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. அந்த வண்டியின் முன்பக்கம் இருக்கைப் பகுதியின் (Cabin) மேல் முகப்பில் மஞ்சள் விளக்கு ஒன்றும் பொருத்தப்படவேண்டும்.

இ. சாலை பாதுகாப்பு குழு:

1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 215 ஆம் பிரிவின் கீழ், சாலைப் பாதுகாப்புக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் இக்குழுவின் தலைவர் ஆவார். இதன் உறுப்பினர்கள், பல்வேறு துறைகளைச் சேர்ந்தவர்களாக இருப்பர்.

இவை தவிர, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைமையில் மாவட்ட சாலை பாதுகாப்புக் குழுக்கள்

[1998 மே 5]

அமைக்கப்பட்டுள்ளன. சாலை பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் சம்பந்தப்பட்ட பல்வேறு பிரச்சினைகளுக்கு ஆலோசனை அளிக்கும் அமைப்பாக இக்குழுக்கள் செயல்படுகின்றன. குறைந்தது மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறை இக்குழுக்களின் கூட்டம் கூட்டப்பட வேண்டும்.

ஈ. போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு:

போக்குவரத்துப் பொறியியல் மற்றும் நிர்வாகப் பிரிவு, சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்கு ஆலோசனைகளை வழங்கும் முக்கியமான பணியில் ஈடுபட்டுள்ளது. நகரம் மற்றும் ஊரகப் பகுதிகளில் மிகுந்த பாதுகாப்பாக போக்குவரத்து நிகழ்வதற்கு இப்பிரிவு வழிமுறைகளை கூறி உதவுகிறது.

இரண்டு போக்குவரத்துப் பொறியியல் கோட்டங்கள் உள்ளன. இதில் ஒன்று சென்னையிலும் மற்றொன்று திருச்சிராப்பள்ளியிலும் உள்ளது. போக்குவரத்து மேம்பாடு மற்றும் போக்குவரத்து பாதுகாப்பு குறித்த செயற்குறிப்புகளைத் தயாரித்து மாநிலத்திலுள்ள பல்வேறு நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள், தேசிய நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள் மற்றும் தமிழ்நாடு நகர் பகுதி வளர்ச்சித் திட்டக் கோட்டங்கள் ஆகியவற்றுக்குப் போக்குவரத்து மேம்பாடு குறித்த ஆலோசனை அளிக்கின்ற பொறுப்புகள் இக்கோட்டங்களுக்கு உள்ளன. மேலும் இக்கோட்டங்கள் காவல் துறைக்கும் தொழில்துறை ஆலோசனையை வழங்குகின்றது.

உ. சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்து மேம்பாடு:

தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் ஆண்டுதோறும் போக்குவரத்து வண்டிகள் குறித்த புள்ளிவிவரங்கள் தொகுக்கப்படுகின்றன. இவ்விவரங்கள் மாநில நெடுஞ்சாலைகளிலும், பெரிய மாவட்ட சாலைகளிலும் மற்றும் இதர மாவட்டங்களின் சாலைகளிலும் மூன்றாண்டுகளுக்கு ஒருமுறை தொகுக்கப்படுகின்றன. சென்னை மாநகரிலுள்ள மூன்று பெருவழிச் சாலைகளில் செல்லக்கூடிய போக்குவரத்து வாகனங்களின் எண்ணிக்கை பற்றிய விவரங்கள் ஆண்டிற்கு இருமுறை அறியப்படுகின்றன. இது மேற்படி சாலைகளின் மேம்பாட்டு பணிகள் குறித்த திட்டங்களைத் தயாரிப்பதற்கு உதவியாக உள்ளது. இவ்வாறு சேகரிக்கப்படும் புள்ளி விவரம், போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாக உள்ள பகுதிகளைக் கண்டறிந்து தேவையான மேம்பாட்டுப் பணிகள் மேற்கொள்ள பெரிதும் உதவுகிறது. சாலை விபத்துக்கள் அதிகம் நடைபெற வாய்ப்புள்ள இடங்கள் எனக் கண்டறியப்பட்ட இடங்களில் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான காரணங்களைக் கண்டறிந்து, அவற்றைத் தடுக்க மேற்கொள்ள வேண்டிய நடவடிக்கைகளைத் தெரிவிக்க ஆய்வுகள் நடத்தப்படுகின்றன.

1998 மே 5]

ஊ. போக்குவரத்து நிருவாகத்தில் காவல் துறையின் பங்கு:

தமிழ்நாட்டில், மோட்டார் வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள், உரிமங்கள் ஆகியவை வழங்குவது தொடர்பான அதிகாரங்கள், போக்குவரத்துத் துறையிடம் இருந்தாலும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தையும் விதிகளையும் செயல்படுத்துகின்ற முக்கிய பொறுப்பைக் காவல் துறையும் வகிக்கிறது. இச்சட்டங்களைச் செம்மையாக செயல்படுத்துவதற்காக மாநிலத்திலுள்ள முக்கியமான மாநகரங்கள்/நகரங்கள் மற்றும் அனைத்து மாவட்ட தலைமையிடங்கள் ஆகியவற்றில் தனியான போக்குவரத்துக் காவல் பிரிவு செயல்பட்டு வருகிறது. காவல் துறை துணை ஆய்வாளர் மற்றும் அதற்கு மேற்பட்ட பதவியிலுள்ள காவல்துறை அதிகாரிகளுக்கு இச்சட்டங்கள்/விதிகளின் கீழ் வழக்குகள் பதிவு செய்ய அதிகாரமளிக்கப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்த போக்குவரத்துக் காவலரின் பணி முற்றிலுமாகப் பயன்படுத்தப்படுகிறது. சென்னை மாநகரில் தலத்திலேயே அபராதம் விதிக்கும் முறை 1992 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில் கொண்டு வரப்பட்டது. இவ்வாறு விதிக்கப்படும் அபராதத் தொகை ரூ. 50-லிருந்து ரூ. 500 வரையாகும்.

VIII. முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து விபத்துக்குள்ளானோருக்கு நிவாரணம் அளித்தல்

முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து சாலை விபத்துக்குள்ளானவர்கள் அல்லது அவர்களின் உறவினர்களுக்குக் கீழ்க்காணும் வீதங்களில் நிதியுதவி அளிக்கப்படுகிறது.

	ரூபாய்
1. இறப்பு	3,000
2. நிரந்தர செயலிழப்பு	1,500
3. ஒரு கண் அல்லது ஒரு கை, கால் இழப்பு	1,000
4. ஏனைய இனங்கள்	100

மனுதாரர்களின் நிதி நிலைமையைக் கருத்திற்கொள்ளாமல் இந்நிவாரணத் தொகையைப் பெற அவர் உரிமையுடையவராவார். இதற்கென, மோட்டார் வண்டிகள் வரி வசூல் தொகையிலிருந்து ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1.25 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. பரிதாபத்திற்குரிய நிகழ்வுகளில் விபத்தில் பலியானவர்களின் குடும்பங்களுக்கு முதலமைச்சரின் பொது நிவாரண நிதியிலிருந்து அதிக

[1998 மே 5]

இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. அரசு போக்குவரத்து கழக பேருந்துகளினால் விபத்து ஏற்பட்டு பலியானவர்களின் குடும்பங்களுக்கு கருணைத் தொகை ரூ. 50,000/- வழங்க அரசு ஆணையிட்டுள்ளது.

IX. மோட்டார் வண்டிகள் விபத்தில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு நிவாரணம்

சென்னை மாநகரிலும், மாவட்டங்களிலும், மோட்டார் விபத்து உரிமைத் தீர்ப்பாயங்களை அரசு அமைத்துள்ளது. தலைமைக் குற்றவியல் நீதிபதிகள், மோட்டார் விபத்து தீர்ப்பாயங்களாக நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். மோட்டார் விபத்து உரிமைத் தீர்ப்பாயங்களில் பதிவான வழக்குகளும் அளிக்கப்பட்ட இழப்பீட்டுத் தொகை பற்றிய விவரங்களும் பின்வருமாறு:

	1995	1996	1997
1. மோட்டார் விபத்து உரிமை கோரிக்கை தொடர்பாக சட்ட உதவிக்காக நீதிமன்றங்களில் தீர்ப்பு அளிக்கப்படாமல் உள்ள வழக்குகளின் எண்ணிக்கை	2,716	2,658	2,574
2. நீதிமன்றங்களில் தீர்ப்பு அளிக்கப்பட்ட வழக்குகளின் எண்ணிக்கை	539	309	266
3. மோட்டார் விபத்து உரிமைக் கோரிக்கை தொடர்பான சட்ட உதவி வழக்குகளில் அளிக்கப்பட்ட தொகை	15 கோடி	0.80 கோடி	103 கோடி

மோட்டார் விபத்து உரிமை கோரிக்கை தொடர்பான வழக்குகளில் மக்கள் நீதிமன்றம் மூலம் அளிக்கப்பட்ட நிவாரணம்.

	1995	1996	1997
1. தொடரப்பட்ட வழக்குகள்	387	779	726
2. நிறைவேற்றப்பட்ட கோரிக்கைகள்	8,205	8,677	9,484
3. வழங்கப்பட்ட நிவாரணத் தொகை	29.90 கோடி	36.56 கோடி	48.65 கோடி

1998 மே 5]

X. மாசுக் கட்டுப்பாடு

மோட்டார் வாகனங்களிலிருந்து வெளிப்படும் புகையினால் சுற்றுப்புறச் சூழல் பாதிக்கப்படும் அபாயம் ஏற்பட்டுள்ளது. 1989 ஆம் ஆண்டு மத்திய மோட்டார் வண்டிகள் விதி 115-ன்படி மோட்டார் வாகனங்கள் ஒவ்வொன்றும் அந்த விதி வரையறுக்கப்பட்டுள்ள தரத்தில் பராமரிக்கப்பட்டு, அவ்விதி வரையறுக்கப்பட்டுள்ள தரத்திற்கிணங்க அவற்றை ஓட்டுதல் வேண்டும். இதன்படி பெட்ரோல் மற்றும் டீசலில் ஓடும் வண்டிகளுக்கான வெளியேறும் புகையின் அளவு வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது.

சென்னையில் பதிவு செய்யப்பட்ட சரக்கு வண்டிகள் நீங்கலாக எல்லா மோட்டார் வாகனங்கள் மற்றும் காஞ்சிபுரம், திருவள்ளூர், திண்டுக்கல், நீலகிரி ஆகிய மாவட்டங்களில் பதிவு செய்யப்பட்ட போக்குவரத்து வாகனங்களில் வெளியேறும் புகையின் அளவை சோதனை செய்வது 1-7-98 முதல் கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த ஆண்டில் இம்முறை மற்ற நகரங்களுக்கும் நீட்டிப்பு செய்யப்படவுள்ளது. தமிழ்நாடு மாசுக் கட்டுப்பாட்டு வாரியம் சரக்கு போக்குவரத்து வண்டிகளை சோதித்து மாசுக் கட்டுப்பாடு சான்றிதழ் வழங்குவதற்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வாறு வழங்கப்படும் மாசுக் கட்டுப்பாடு சான்றிதழ் ஆறு மாதம் வரைதான் செல்லத்தக்கது.

வாகனங்களை சோதனை செய்து சான்றிதழ் வழங்கும் நிறுவனங்களை தேர்ந்தெடுக்க போக்குவரத்து ஆணையருக்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இப்பணிக்காக 110 நிலையங்கள் சென்னையில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளன.

மேலும் அரசு ஆணை எண் 812 (உள் துறை) நாள் 20-5-97-ன்படி போக்குவரத்து துறை அலுவலர்கள், அதிகமாக புகை வெளியேற்றும் வாகனங்களின் உரிமையாளர்களிடமிருந்து அவ்விதத்திலேயே அபராதம் வசூலிக்க அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளார்கள். இதற்காக துறை அலுவலர்கள் காலமுறைப்படி வாகனங்களை தகுந்த கருவி கொண்டு சோதனை செய்து வருகிறார்கள். மேற்கண்ட சோதனைக்காக 14 புகையளக்கும் கருவிகளை வாங்கி வழங்கப்படவுள்ளது.

XI. கணினி மயமாக்குதல் மற்றும் நவீனமாக்குதல்

தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வாகனங்கள் நாளுக்கு நாள் பெருமளவில் பெருகி வருவதால், போக்குவரத்துத் துறையால் மோட்டார் வாகன வரி

[1998 மே 5]

மற்றும் கட்டணங்கள் வாயிலாக ஈட்டப்படும் அரசு வருவாயும் கணிசமாக பெருகியுள்ளது. ஆரம்பக்காலந்தொட்டு, மோட்டார் வாகன விவரங்களை பதிவேடுகளில் பதிவு செய்யப்படும் முறை மிகவும் வேலைப்பளு மிக்கதாகவும், தேவைப்படும் விவரங்களை உடனுக்குடன் அறிய முடியாததாகவும் உள்ளது. மேலும் வரி செலுத்துபவர்களும், ஏனைய வேலைகளுக்காக போக்குவரத்துத் துறை அலுவலகங்களுக்கு வரும் பொதுமக்கள் முறையான, திறமையான, வேகமான பணியினை எதிர்பார்க்கின்றனர்.

அவ்வாறு பொதுமக்களுக்கு திருப்தியளிக்கும் வகையில் வேகமாக பணிகளை முடித்துத் தர, மோட்டார் வாகனங்களை பதிவு செய்தல் மற்றும் உரிமங்கள் வழங்குவதை கணினி மூலமாகச் செய்வதே உகந்ததாகும். எனவே, தமிழ்நாடு மாநிலம் முழுவதிலும் கணினி இணைப்புத் தொடரை உண்டாக்கி அனைத்து மோட்டார் வாகன விவரங்கள் மற்றும் ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்குதலை பதிவு செய்ய அரசு உத்தேசித்துள்ளது. ஒரு பொத்தானை அழுத்தியவுடன் எந்த ஒரு வாகனத்தைப்பற்றியோ, உரிமம்பெற்றவரைப்பற்றியோ உடனடி தகவலை அறியும் பொருட்டு இம்முறை கையாளப்படவுள்ளது.

இம்முறையை நடைமுறைப்படுத்துவதற்காக ஒரு கணினி மென்பொருள் உருவாக்க நிறுவனம் ஒன்றை ஒப்பந்தப்புள்ளிகளைப்பெற்று, அதன் மூலம் அரசு தெரிவு செய்துள்ளது. அதற்காக ரூ. 1.78 கோடி ஒப்பளிப்பு செய்யப்பட்டுள்ளது. இதன் மூலம் மோட்டார் வாகன பதிவு சான்றிதழ்கள் மற்றும் ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்குவது, தேசிய உரிமம் வழங்குவது போன்ற அனைத்து தகவல்களையும் கணினியில் புகுத்து வைக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இப்பணியினை செய்து முடிக்க சுமார் 1½ ஆண்டுக் காலமாகும் என உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

‘லேமினேட்’ செய்யப்பட்ட ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்குதல்

1989 ஆம் வருடத்திய மத்திய மோட்டார் வாகனச் சட்டம் 16 (2)-ன்படி, அட்டை வடிவிலான ‘லேமினேட்’ ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்கப்படுகிறது.

தவறான மற்றும் போலி உரிமங்களின் நடமாட்டத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதற்காக லேமினேட் ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்கும் முறை 1996 ஆம் வருடம் முதல் தமிழ்நாட்டில் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டது. ஓட்டுநர் தேர்வு நடத்தப்பட்ட உடனே வண்ண போட்டோவுடன் கூடிய லேமினேட் அட்டை வழங்கப்படுகிறது. அட்டை வடிவில் உள்ள

1998 மே 5]

இவைகளை எளிதாக வண்டி ஓட்டிச் செல்லும்போது எடுத்துச் செல்லலாம். உரிமம் லேமினேட் செய்யப்படுவதால் இதனை திருத்த வழியில்லை. வானிலை மற்றும் நீரினால் பாதிக்கப்படுவதில்லை. எனவே இது நீண்ட காலத்திற்குப் பயன்படுகிறது. மேலும் இது அடையாள அட்டையாகவும் பயன்படுகிறது.

இப்பணியினை மேற்கொள்ள திருவாளர்கள் எல்காட், சென்னை என்ற நிறுவனத்திற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. தற்போது 34 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலும் மற்றும் 2 பகுதி அலுவலகங்களிலும் இத்திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. மீதமுள்ள அலுவலகங்களில் லேமினேட் கருவிகள் பொருத்தக்கூடிய வேலை முன்னேற்றம் கண்டு வருகிறது.

வாகன ஓட்டுநர்கள் போக்குவரத்து விதிகளை மீறும்பொழுது அதை உரிம அட்டையிலேயே பதிவு செய்யும் முறையை (punching system) கொண்டுவர அரசு முனைந்துள்ளது.

XII. புதிய திட்டங்கள் 1998-99

பின்வரும் திட்டங்கள், 1998-99 ஆம் ஆண்டில், புதிய திட்டங்களாக அனுமதிக்கப்படுகின்றன:

தொடர் எண் (1)	பொருள் (2)	தொடரினம் (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்)	தொடரா இனம் (4)
1.	விழுப்புரத்தில் போக்குவரத்து துணை ஆணையர் அலுவலகத்தை ஏற்படுத்துதல்	10.21	4.91
2.	வளசரவாக்கம், மேட்டுப்பாளையம் ஆகிய இடங்களில் உள்ள பகுதி அலுவலகங்களை வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களாக நிலை உயர்த்துதல்	15.00	9.50
3.	கூநர், திண்டுக்கல், பொள்ளாச்சி, திருச்சி ஆகிய இடங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகமும் மற்றும் திருநெல்வேலியில் துணை போக்குவரத்து ஆணையாளர் அலுவலகமும் கட்டுதல்		50.00

[1998 மே 5]

(1)	(2)	(3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்)	(4)
4. விழுப்புரம் வட்டார போக்குவரத்து அலுவலக கட்டிடம் கட்டுதல்	..	35.00	
5. குடியாத்தம், பெருந்துறை, வள்ளியூர், திருச்செந்தூர், உத்தம்பாளையம், சிவகாசி, அவிநாசி, சங்கரன்கோவில், சத்தியமங்கலம், காங்கேயம், கூடலூர், அருர் ஆகிய இடங்களில் 12 புதிய பகுதி அலுவலகங்களைத் தொடங்குதல்	44.17	13.20	
6. போக்குவரத்து ஆணையர் அலுவலகத்தில் சட்டப்பிரிவு ஏற்படுத்துதல்	4.91	0.43	
7. சேலம், கோயம்புத்தூர் (வடக்கு), கோயம்புத்தூர் (தெற்கு), திருச்சி, மதுரை (மேற்கு), மதுரை (தெற்கு), திருநெல்வேலி, சென்னை (கிழக்கு), நாமக்கல், ஈரோடு ஆகிய இடங்களில் உள்ள வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் கூடுதலாக ரொக்க கணக்கு இயந்திரம் வழங்குதல்	..	4.99	
8. பணம் பெறும் இடங்களில் 100 பணப் பெட்டிகளுக்கு வகை செய்தல்	..	2.50	
9. வேலூர், இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி, தர்மபுரி, தஞ்சாவூர் மற்றும் காஞ்சிபுரம் வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் சோதனை நடத்தும் இடங்களை அமைத்தல்	..	90.00	
மொத்தம்	74.29	210.53	

XIII. முடிவுரை

மக்கள் மற்றும் சரக்குகள் எளிதாகவும், வேகமாகவும் செல்ல வசதிகள் செய்து கொடுப்பதில் நமது மாநிலம் பெருமை கொள்ளும் வகையில்

1998 மே 5]

செயல்பட்டு வருகிறது. பொது மக்களது வளர்ந்து வரும் தேவைகளை எதிர்கொள்ளும் வகையில் போக்குவரத்துத் துறை முடுக்கி விடப்பட்டுள்ளது. சாதனைகள் குறிப்பிடத் தக்கவைகளாக இருந்தாலும், இன்னும் வெகு தொலைவு செல்ல வேண்டியுள்ளது. அரசின் பல்முனை முயற்சிகள் ஒட்டு மொத்த பொருளாதார வளர்ச்சியினை மேம்படுத்தும் என்பதில் ஐயமில்லை.

இணைப்பு

மோட்டார் வாகனங்களுக்கு தற்போது விதிக்கப்படும் வரி வீதங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

சரக்கு வண்டிகள்	காலாண்டு வரி (ரூபாய்)
(எ) 3,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	545.00
(பி) 3,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 5,500 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	885.00
(சி) 5,500 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 9,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	1,355.00
(டி) 9,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 12,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	1,775.00
(இ) 12,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 13,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	1,930.00
(எப்) 13,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 15,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	2,300.00
(ஜி) 15,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	2,300.00
(15,000 கிலோவிற்குக் கூடுதலாக ஒவ்வொரு 250 கிலோ கிராமிற்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு ரூ. 50).	

[1998 மே 5]

ஒப்பந்த ஊர்திகள்:

(எ) ஆட்டோ ரிக்ஷா	ஆண்டு வரி	ரூ. 280
(பி) மோட்டார் வண்டி (சாதாரண மோட்டார் வண்டிகள்-மீட்டர் பொருத்திய வாடகை வாகனம்).	ஆண்டுக்கு	ரூ. 700
(சி) சுற்றுலா மோட்டார் வண்டி	ஆண்டுக்கு	ரூ. 1000
(டி) மேக்சி கேப்	ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 150
(இ) ஆம்னி பேருந்து	ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 1500

பயணிப் பேருந்துகள்:

(எ) சென்னைப் பேருநகரப் பகுதிக்குள் மட்டும் ஓடக்கூடியவை	ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 60
(பி) நகரப் பேருந்து	ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 275 மற்றும் 10 சதவீதம் மேல்வரி
(சி) வெளியூர் பேருந்து	ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 360 மற்றும் 25 சதவீதம் மேல்வரி
(டி) விரைவுப் பேருந்து	ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 360 மற்றும் 25 சதவீதம் மேல்வரி

தனி வகையிலான வண்டிகள்:

(எ) தனி வகையிலான வண்டி காலாண்டிற்கு இருக்கை ஒன்றிற்கு	ரூ. 50
---	--------

1998 மே 5]

- (பி) எடை ஏற்றப்படாமல் ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 2,000
3000 கிலோவிற்கு மேல்
எடை கொண்ட மோட்டார்
வண்டியும், தனியார் போக்கு
வரத்து வண்டி அனுமதி
தேவைப்படாத கல்வி
நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான
மோட்டார் வண்டியும்
- (சி) ரிக்குகள், மின்உற்பத்தி ஆண்டு வரி ரூ. 2,500
சாதனங்கள் அல்லது
அழுத்த கருவிகள் பேரன்ற
சாதனங்களுடன் பொருத்தப்பட்ட
தொடர் வண்டிகள் (அல்லது)
வண்டிகள் அவற்றின் எடை
எவ்வளவாக இருந்தாலும்
- (டி) கல்வி நிறுவனங்களுக்குக் காலாண்டிற்கு ரூ. 500
சொந்தமான வண்டிகள்
(கல்வி நிறுவனப் பேருந்து)
- பிற வண்டிகள்: ஆண்டு வரி
- (எ) தொடர் வண்டியுடன் அல்லது பக்கவாட்டு
வண்டியுடன் கூடிய அல்லது தொடர் வண்டி
அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியில்லாத 50 சிசிக்கு
மேற்பட்ட ஆனால் 75 சிசிக்கு மேற்படாத
மோட்டார் சைக்கிள் ரூ. 135
- (பி) தொடர் வண்டியுடன் அல்லது பக்கவாட்டு
வண்டியுடன் கூடிய அல்லது தொடர் வண்டி
அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியில்லாத 75 சிசிக்கு
மேற்பட்ட ஆனால் 170 சிசிக்கு மேற்படாத
மோட்டார் சைக்கிள் ரூ. 200
- (சி) தொடர் வண்டியுடன் அல்லது பக்கவாட்டு
வண்டியுடன் கூடிய அல்லது தொடர் வண்டி
அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியில்லாத 170 சிசிக்கு
மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள் ரூ. 240

[1998 மே 5]

(01-04-1989 அன்று அல்லது அதற்குப் பிறகு பதிவு செய்யப்படும் மோட்டார் சைக்கிள்களுக்குக் கண்டிப்பாக ஆயுட்கால வரி செலுத்த வேண்டும்).

தொடர் வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியிருந்தாலும், அல்லது இல்லாவிட்டாலும்

இனம் எண்	50 சிசி-க்கு மேற்பட்ட ஆனால் 75 சிசி-க்கு	75 சிசி-க்கு மேற்பட்ட ஆனால் 170 சிசி-க்கு	170 சிசி-க்கு மேற்பட்ட மோட்டார் சைக்கிள்களும்
	மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்	மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்	மூன்று சக்கர சைக்கிள்களும்
(1)	(2)	(3)	(4)
(ருபாய்)			
(எ) புதிய வண்டிகளைப் பதிவு செய்கையில் (ஆயுட்கால வரி)	1310	1950	2,340
(பி) வண்டி ஏற்கெனவே பதிவு செய்யப்பட்ட மாதத்திலிருந்து அந்த வண்டி ஷாங்கிய கால அளவு.			
1. ஓராண்டிற்கு மேற்படாமல் இருந்தால்	1260	1870	2240
2. ஓராண்டிற்கு மேற்பட்டு ஆனால் இரண்டாண்டிற்கு மேற்படாமல் இருந்தால்	1210	1790	2150
3. இரண்டாண்டுகளுக்கு மேல் ஆனால் மூன்றாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	1150	1700	2040
4. மூன்றாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் நான்காண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	1080	1600	1920
5. நான்காண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஐந்தாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	1010	1500	1800

1998 மே 5]

	(1)	(2)	(3)	(4)
			(ரூபாய்)	
6. ஐந்தாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஆறாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	940	1390		1670
7. ஆறாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஏழாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	860	1280		1530
8. ஏழாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் எட்டாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	780	1150		1380
9. எட்டாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஒன்பதாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	690	1020		1220
10. ஒன்பதாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் பத்தாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	590	880		1050
11. பத்தாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டிருந்தால்	490	720		870

மோட்டார் வண்டிகள், ஜீப் வண்டிகள் முதலியன:

ஆண்டு வரி			
இறக்குமதி செய்யப்பட்ட வண்டிகள்	இந்தியாவில் தயாரான வண்டிகள்		
		தனி நபருக்குச் சொந்தமான வண்டிகள்	மற்றவருக்குச் சொந்தமான வண்டிகள்
(1)	(2)	(3)	
ரூ.	ரூ.	ரூ.	

அ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில்
700 கிகிராம் எடைக்கு
மேற்படாதவை

1800 600 1200

[1998 மே 5]

	(1)	(2)	(3)
	ரூ.	ரூ.	ரூ.
ஆ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 700 கிகிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 1500 கிகி. எடைக்கு மேற்படாதவை	2350	800	1600
இ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 1500 கிகி. எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 2000 கிகி. எடைக்கு மேற்படாதவை	2700	1000	2000
ஈ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 2000 கிகி. எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 3000 கிகி. எடைக்கு மேற்படாதவை	2900	1100	2200
உ. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்கீழ் தனியார் போக்குவரத்து வண்டி அனுமதி தேவைப்படாத வண்டிகளை பொறுத்தமட்டில் சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 3000 கிகி. எடைக்கு அதிகமாக உள்ளவை	3300	1250	2500
ஊ. உடல் ஊனமுற்றோருக்கு வடிவமைக்கப்பட்ட ஊர்திகள் ஆண்டொன்றுக்கு		32	..